

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 9/127 Nr. 21 —

Vorschlag einer Richtlinie des Rates über Maßnahmen zur Förderung
des kombinierten Verkehrs

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG)
Nr. 1107/70 zwecks Ergänzung der Beihilfenregelung im Eisenbahn-, Straßen-
und Binnenschiffsverkehr durch die Aufnahme von Bestimmungen über den
kombinierten Verkehr

»EG-Dok. 4076/81«

A. Problem

Im Güterverkehr soll der kombinierte Verkehr Schiene/Straße aus verkehrspolitischen Gründen weiter gefördert werden.

B. Lösung

Die EG-Kommission will den kombinierten Verkehr durch ein Bündel von Liberalisierungsmaßnahmen weiterentwickeln.

Einmütige Zustimmung im Ausschuß unter Vorbehalten.

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Von der anliegenden EG-Vorlage wird Kenntnis genommen.
2. Die Bundesregierung wird ersucht, bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel darauf hinzuweisen, daß der kombinierte Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates und der kombinierte Verkehr Binnenschiff/Straße zunächst von dem Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen bleiben. Außerdem sollte an den obligatorischen Tarifen festgehalten werden.

Bonn, den 13. Mai 1981

Der Ausschuß für Verkehr

Curdt

Stellv. Vorsitzender

Feinendegen

Berichterstatter

Vorschlag einer Richtlinie des Rates über Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Förderung des kombinierten Verkehrs liegt im allgemeinen Interesse. Die größtmögliche Ausdehnung dieser Verkehre auf geeigneten Verbindungen trägt dazu bei, die Straßen zu entlasten und damit auch die Verkehrssicherheit sowie den Umweltschutz zu erhöhen. Die Kombination der arbeitsintensiven Vorteile mehrerer Verkehrsträger liegt außerdem im wirtschaftlichen Interesse sowohl der Verlager als auch der Verkehrsunternehmen. Größere Marktanteile für den kombinierten Verkehr können ferner die Sanierung der Eisenbahnunternehmen erleichtern. Nicht zuletzt muß diese Entwicklung im Lichte der energiewirtschaftlichen Problematik und ihrer Auswirkungen auf die Verkehrswirtschaft gesehen werden.

Der kombinierte Verkehr in seinen verschiedenen Erscheinungsformen hat in den letzten Jahren einen bemerkenswerten Aufschwung genommen. Die gegenwärtigen Zuwachsraten sowohl im Container- als auch im Huckepackverkehr sind eindrucksvoll. Diese positive Entwicklung ist nicht auf die Zusammenarbeit Schiene/Straße beschränkt; sie hat auch die Binnenschifffahrt, insbesondere auf dem Rhein, erfaßt.

Diese Entwicklung könnte noch ausgeprägter sein, wenn der kombinierte Verkehr einerseits von bestimmten administrativen Beschränkungen befreit und andererseits durch stimulierende Maßnahmen gefördert würde.

Grundsätzlich müssen diese Förderungsmaßnahmen auf das Ziel ausgerichtet werden, den kombinierten Verkehr als eine Verkehrsart mit spezifischen Besonderheiten von der Reglementierung der klassischen Gütertransporte freizustellen. Seine weitere

¹⁾ ...

²⁾ ...

Entwicklung soll ohne überflüssige administrative Hindernisse durch den Markt bestimmt werden.

Da der kombinierte Verkehr zu einer Entlastung der Straßen führt, erscheint es gerechtfertigt, die Besteuerung der auf der Schiene beförderten Straßenfahrzeuge mit spezifischen Verkehrsabgaben im Verhältnis zur Benutzung der Eisenbahnen zu vermindern.

Um den Übergang zum kombinierten Verkehr von Beförderungen im Güterkraftverkehr auf weite Entfernungen zu stimulieren, kann auch die Steuerbefreiung der ausschließlich im Trucking eingesetzten Kraftfahrzeuge für einen Versuchszeitraum ins Auge gefaßt werden.

Der mit dieser Richtlinie verfolgte Zweck bedingt ferner den Verzicht auf Marktzugangsbeschränkungen und obligatorische Preisbindungen. In diesem Zusammenhang empfiehlt es sich, die Kriterien für den Werkverkehr in angemessener Weise zu begrenzen.

Die Bemühungen zur Erleichterung des Grenzübergangs sind auch für den kombinierten Verkehr fortzusetzen, insbesondere angesichts der ständig wachsenden Schwierigkeiten in bestimmten Verkehrsverbindungen. Dagegen müssen die Maßnahmen zur Beschleunigung der Zollabfertigung dieser Beförderungen der weiteren Gesetzgebung für das gemeinschaftliche Versandverfahren vorbehalten werden. Vergleichbare Anstrengungen müssen für die Verbesserung der gegenwärtig noch lückenhaften Statistiken unternommen werden, vor allem im Hinblick auf künftige Maßnahmen im Bereich des kombinierten Verkehrs.

Eine wichtige Frage stellt angesichts der künftigen Aufgaben für den kombinierten Verkehr die Harmonisierung der technischen Normen des rollenden Materials dar.

Im Lichte der weiteren Erfahrungen sollte schließlich unter Berücksichtigung der Interessen der Gemeinschaft ein marktgerechtes Netz von Verkehrsverbindungen für den kombinierten Verkehr entwickelt werden.

Um die Erreichung der Ziele der gemeinsamen Politik in diesem Bereich zu erleichtern, ist es zweckmäßig, einen Ausschuß einzusetzen, der aus Sachverständigen der verschiedenen Bereiche des kombinierten Verkehrs besteht; der Ausschuß soll die Kommission in allen Fragen des kombinierten Verkehrs beraten —

HAT FOLGENDE RICHTLINIEN ERLASSEN:

Artikel 1

Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt

- für den kombinierten Verkehr zwischen Mitgliedstaaten, einschließlich des Transits durch das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittlandes;
- für den kombinierten Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie gelten als

1. kombinierter Verkehr

- Beförderungen von Gütern, bei denen der Lastkraftwagen, der Anhänger, der Sattelanhänger (mit oder ohne Zugmaschine), der Wechselaufbau und der Container von mindestens 20 Fuß von dem der Beladestelle nächstgelegenen geeigneten Verladebahnhof bis zu dem der Entladestelle nächstgelegenen geeigneten Entladebahnhof auf der Eisenbahn befördert werden;
- Beförderungen von Containern von mindestens 20 Fuß in der Binnenschifffahrt mit Zu- und Ablauftransporten auf der Schiene oder der Straße von und zu den den Verlade- und Entladestellen nächstgelegenen geeigneten Binnenwasserumschlagplätzen.

2. Trucking

- die Beförderung von Anhängern, Sattelanhängern, Wechselaufbauten oder Containern von mindestens 20 Fuß im Straßenverkehr im Vor- und Nachlauf eines kombinierten Verkehrs.

Artikel 3

Steuerbefreiungen

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit ab 1. Januar 1982 die für den Verkehr oder das Halten von Nutzfahrzeugen geltenden Steuern für im kombinierten Verkehr eingesetzte Fahrzeuge im Verhältnis zu den Strecken ermäßigt werden, die diese Fahrzeuge mit der Eisenbahn zurücklegen. Im kombinierten Verkehr zwischen Mitgliedstaaten ist die Ermäßigung nach der gesamten mit der Eisenbahn zurückgelegten Strecke zu berechnen.

(2) Vom gleichen Zeitpunkt an und bis zum 31. Dezember 1986 können die ausschließlich im Trucking eingesetzten Kraftfahrzeuge von diesen Steuern freigestellt werden.

Artikel 4

Marktzugang

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit ab 1. Januar 1982

- Beförderungen des Güterkraftverkehrs im kombinierten Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates von jeder Kontingentierung oder sonstigen mengenmäßigen Beschränkung für den Marktzugang befreit werden;
- Beförderungen des Werkverkehrs im kombinierten Verkehr auch dann ausgeführt werden können, wenn die im Trucking eingesetzten Kraftfahrzeuge nicht Eigentum des den Werkverkehr betreibenden Unternehmens oder von ihm auf Abzahlung gekauft sind und nicht von Beschäftigten dieses Unternehmens bedient werden.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit ab 1. Januar 1982 die Beförderungen im Trucking von den für bestimmte Tage oder bestimmte Fristen geltenden, von überörtlichen Behörden festgesetzten allgemeinen Fahrverboten freigestellt werden.

Artikel 5

Preisbildung

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit ab 1. Januar 1984 die Beförderungen des Güterkraftverkehrs und der Binnenschifffahrt im kombinierten Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates von jeder obligatorischen Tarifbindung befreit werden und im Bedarfsfall für diese Beförderungen Referenztarife eingeführt werden können.

Artikel 6

Grenzübergang

Die Mitgliedstaaten treffen in Zusammenarbeit mit der Kommission die erforderlichen Maßnahmen, damit die administrativen und technischen Verfahren für den Grenzübergang im innergemeinschaftlichen kombinierten Verkehr vereinfacht werden. Diese Maßnahmen sollen insbesondere einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnunternehmen auf diesem Gebiet dienen.

Artikel 7

Statistiken

(1) Die Mitgliedstaaten verbessern in Zusammenarbeit mit der Kommission ihre Verkehrsstatistiken mit dem Ziel, differenzierte und detaillierte Angaben über den kombinierten Verkehr zu erhalten, vor allem hinsichtlich der

- Verkehrsverbindungen,
- Zahl der Beförderungsvorgänge,

- Versandweiten,
- Beförderungsmengen,
- Tonnenkilometerleistungen.

(2) Der Rat wird vor dem 1. Januar 1986 auf Vorschlag der Kommission die erforderlichen Maßnahmen treffen, um auf Gemeinschaftsebene die Statistiken für den kombinierten Verkehr weiterzuentwickeln und zu harmonisieren.

Artikel 8

Infrastruktur und technische Harmonisierung

Der Rat wird vor dem 1. Januar 1983 auf Vorschlag der Kommission die erforderlichen Maßnahmen treffen für

- die Bestimmung eines Netzes von Eisenbahnverbindungen und von Umschlagzentren, das der weiteren Entwicklung des kombinierten Verkehrs unter Berücksichtigung der Gemeinschaftsinteressen entspricht,
- die Harmonisierung der nationalen Vorschriften für die Fahrzeuge und die Umschlaggeräte des kombinierten Verkehrs, um die Schwierigkeiten in der Verbindung verschiedener Techniken bei der Ausführung dieser Beförderung zu beseitigen,
- die Förderung der Entwicklung von Fahrzeugen des kombinierten Verkehrs nach einheitlichen technischen Merkmalen.

Artikel 9

Bericht

Die Kommission erstattet alle zwei Jahre, das erste Mal zum 1. Januar 1983, dem Rat Bericht über die Entwicklung des kombinierten Verkehrs und die Anwendung des einschlägigen Gemeinschaftsrechts.

Artikel 10

Beratender Ausschuß

(1) Bei der Kommission wird ein Ausschuß gebildet mit der Aufgabe

- diese bei der Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik für den kombinierten Verkehr zu beraten,
- auf Gemeinschaftsebene bei der Suche nach Lösungen für die praktischen Schwierigkeiten mitzuhelfen, die der Entwicklung dieses Verkehrs entgegenstehen,
- die Kommission bei der Erstellung des in Artikel 9 genannten Berichts zu unterstützen,
- zu allen Fragen aus dem Bereich des kombinierten Verkehrs Stellung zu nehmen, die ihm die Kommission vorlegt.

(2) Der Ausschuß setzt sich aus je zwei Sachverständigen der folgenden Bereiche zusammen:

- Eisenbahnunternehmen,
- Güterkraftverkehr,
- Binnenschifffahrt,
- im kombinierten Verkehr spezialisierte Gesellschaften,
- Häfen,
- Verkehrshilfsgewerbe,
- Verkehrsnutzer.

Die Kommission kann für die Erörterung bestimmter spezifischer Fragen weitere Sachverständige hinzuziehen.

(3) Den Vorsitz im Ausschuß führt ein Vertreter der Kommission; diese stellt auch das Sekretariat zur Verfügung.

Artikel 11

Durchführungsmaßnahmen

Spätestens sechs Monate vor Beginn der Ausführung der vorstehenden Bestimmungen teilen die Mitgliedstaaten der Kommission zur Anhörung die Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit, die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlich sind.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Begründung

Allgemeine Bemerkungen

1. Die Bedeutung der verschiedenen Formen des kombinierten Verkehrs für die Volkswirtschaft im allgemeinen und die Verkehrswirtschaft im besonderen ist heute generell anerkannt.

Der kombinierte Verkehr, vor allem in der Verbindung Schiene/Straße liefert adäquate Antworten auf Fragen der Straßenüberlastung und des Umweltschutzes. Er trägt dazu bei, die Verkehrssicherheit zu heben, die Arbeitsbedingungen des fahrenden Personals zu verbessern, den Energieverbrauch zu senken und die Kapazität der Eisenbahnen rationeller zu nutzen.

Schließlich erlaubt der kombinierte Verkehr, die Umschlagkosten zu vermindern sowie Güter regelmäßig, mit den kommerziell notwendigen Geschwindigkeiten über große Entfernungen zu befördern. Alle diese Eigenschaften sind gerade für die Verkehrsversorgung eines kontinentalen Wirtschaftsraumes wichtig, wie ihn die Gemeinschaft in ihrer gegenwärtigen Ausdehnung darstellt und noch mehr nach künftigen Erweiterungen bilden wird.

2. Damit der kombinierte Verkehr die ihm zugeordnete Rolle mit allen Vorteilen für die Volkswirtschaften spielen kann, ist es jedoch notwendig, daß sein Umfang wesentlich größer wird und ein substantieller Teil des heutigen und des künftigen Güterkraftverkehrs mittels kombinierter Techniken ausgeführt wird.

Nur wenn ein solches Wachstum zu erreichen ist, kann der kombinierte Verkehr tatsächlich einen spürbaren Einfluß auf eine bessere Ordnung der Verkehrsmärkte im Rahmen der Gemeinschaft ausüben.

3. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen verschiedene Bedingungen erfüllt werden. In erster Linie müssen auf seiten der öffentlichen Hand innerhalb einer kohärenten und koordinierten Konzeption wirksame Maßnahmen getroffen werden, um die bürokratischen Hindernisse aus dem Wege zu räumen, die sich der natürlichen Entwicklung immer noch entgegenstellen und die Attraktivität dieser Verkehrstechniken schmälern. Diese Maßnahmen haben alle in Frage kommenden Sachgebiete zu erfassen, die direkt oder indirekt für den kombinierten Verkehr von Belang sind.

Ferner erscheint es notwendig, daß die Aktion zur Förderung des kombinierten Verkehrs global in dem Sinne angelegt wird, daß sie die nationalen und die internationalen Märkte abdeckt sowie alle möglichen Formen der Zusammenarbeit zwischen Landesverkehrsmitteln berücksichtigt.

Daß dabei der Container nicht außer acht gelassen werden kann, dürfte angesichts seiner eindrucksvollen Entwicklung in der Vergangenheit und sicher auch für die Zukunft unbestritten sein.

Schließlich müssen jedoch auch im Bereich der Unternehmen selbst effiziente Formen einer ständigen Zusammenarbeit erarbeitet werden, in einem Klima gegenseitigen Vertrauens, aber auch mit Rücksichtnahme auf die unterschiedlichen kommerziellen Interessen.

4. Die Vorschläge der Kommission, deren Einzelheiten im zweiten Teil dieser Begründung skizziert sind, verfolgen die oben dargelegte Zielsetzung. Sie beruhen auf folgenden Grundsätzen:

— Die Entwicklung des kombinierten Verkehrs soll nicht das Ergebnis autoritärer Entscheidungen sein;

sie muß durch den Markt und seine Erfordernisse gesteuert werden;

— diese Entwicklung kann in erster Linie durch die Qualität des Leistungs- und die Attraktivität des Preisangebotes gewährleistet werden.

Verbesserungen auf diesen Gebieten werden die Verlagerer ermutigen, sich zunehmend des kombinierten Verkehrs wegen der Vorteile zu bedienen, die er im Vergleich zu den traditionellen Verkehrstechniken verspricht;

— die grundsätzliche marktwirtschaftliche Ausrichtung des kombinierten Verkehrs schließt jedoch gewisse Interventionen der öffentlichen Hand zu seinen Gunsten nicht aus (z. B. in Form staatlicher Beihilfen) unter der Bedingung, daß solche Eingriffe geeignet sind, die Entwicklung dieser Transporte wirksam zu fördern, ohne die Wettbewerbsbedingungen in einem dem Gemeinwohl abträglichen Umfang zu verändern.

5. Die oben erwähnte Notwendigkeit, den kombinierten Verkehr auch durch das Angebot attraktiver Beförderungsentgelte zu fördern gilt insbesondere für die Tarife und Frachten der Eisenbahnen im Schiene/Straße-Verkehr. In einer rein marktwirtschaftlichen Ordnung könnte diese Forderung vorübergehend mit der nach kostendeckenden Preisen in Konflikt geraten. Bei einer objektiven Abwägung der widerstreitenden Interessen erscheint es vertretbar, den Eisenbahnen jeweils für eine bestimmte Anlaufzeit kombinierter Verkehre eine kommerzielle Politik zu ermöglichen, die eigenwirtschaftlich nicht sofort zur Rentabilität führt, langfristig jedoch eine ausgeglichene Rechnung gewährleistet. Solange

die Eisenbahnunternehmen zu einer solchen Preisgestaltung angehalten werden, sollten ihnen die daraus entstehenden Belastungen erstattet werden. Eine Änderung des Gemeinschaftsrechts ist hierfür nicht erforderlich; die geltenden Regeln erlauben bereits Lösungen in diesem Sinne. Die oben ebenfalls angedeutete Förderung des kombinierten Verkehrs durch Beihilfen bedingt dagegen eine Anpassung der Verordnung Nr. 1107/70. Das ist der Zweck des zusammen mit dem Entwurf dieser Richtlinie vorgelegten Vorschlags einer Änderung jener Verordnung. Die zulässigen Beihilfen müssen jedoch auf Beiträge zu Investitionen beschränkt werden.

6. Die Beförderung von Containern in der Binnenschifffahrt in Verbindung mit Zu- und Ablauftransporten über die Schiene oder die Straße weist — vor allem auf dem Rhein — eindrucksvolle Zuwachsraten auf; auch auf der Rhône und der Seine wurden bereits Container befördert für andere Wasserstraßen darf künftig mit einer ähnlichen Entwicklung gerechnet werden.

Der kombinierte Verkehr unter Beteiligung der Binnenschifffahrt kann, verglichen mit dem Schiene/Straße-Verkehr, für sich ähnliche volks- und betriebswirtschaftliche Vorteile behaupten. Deshalb und weil eine Diskriminierung der Binnenschifffahrt vermieden werden muß, soll sie in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie aufgenommen werden.

Dagegen deckt der Richtlinienentwurf nicht den kombinierten Verkehr zwischen der Seeschifffahrt und einem einzigen Landverkehrsträger. Sicher gibt es innerhalb der Gemeinschaft Verkehrsverbindungen, für die sich bei einer derartigen Kombination gleiche, im allgemeinen Interesse liegende Wirkungen vorstellen ließen, wie im kombinierten Verkehr zwischen zwei Landverkehrsmitteln. Die Kommission ist jedoch der Auffassung, daß dieser Sachverhalt und seine Problematik noch Gegenstand eingehender Überlegungen sein sollten, bevor bestimmt wird, ob und inwieweit solche Transporte einer Förderung durch politische Aktionen bedürfen.

7. Die Kommission ist sich der Unmöglichkeit bewußt, daß die verkehrspolitischen Ziele für den kombinierten Verkehr allein mit punktuellen Maßnahmen erreicht werden könnten. Notwendig ist vielmehr eine ständige und umfassende Aktion, um die Einzelmaßnahmen an die Entwicklung der Märkte und deren Bedürfnisse anzupassen.

Vor allem im Lichte dieser letzteren Überlegung würde es die Kommission begrüßen, sich künftig eines beratenden Komitees bedienen zu können. Diese Sachverständigen würden der Kommission die Aufgabe erleichtern, die Erfordernisse der Praxis rasch und zutreffend zu erkennen, funktionsgerechte Vorschläge auszuarbeiten sowie auf der Grundlage konkreter Ergebnisse und Erfahrungen eine zukunftssträchtige Politik für den kombinierten Verkehr zu führen.

Besondere Bemerkungen

Zu Artikel 1: Geltungsbereich

Zweck der Bestimmung ist es, klarzustellen, daß die Richtlinie und die zu ihrer Ausführung erforderlichen Maßnahmen sich nicht auf den Verkehr zwischen Mitgliedstaaten beschränken, sondern auch auf die Förderung des nationalen kombinierten Verkehrs ausgerichtet sind.

Natürlich sind die geographischen und strukturellen Bedingungen für die Entwicklung des nationalen kombinierten Verkehrs von Land zu Land verschieden; eine Begrenzung der Richtlinie auf den grenzüberschreitenden Verkehr vermögen diese Unterschiede jedoch nicht zu rechtfertigen. Die Vorteile des kombinierten Verkehrs für das Gemeinwohl haben im nationalen und im internationalen Verkehr denselben Stellenwert. Im übrigen würde eine Beschränkung der Aktion auf den grenzüberschreitenden Verkehr auch gar nicht möglich sein angesichts der Tatsache, daß nationale und internationale Beförderungen weder wirtschaftlich noch technisch voneinander getrennt werden können.

Zu Artikel 2: Begriffsbestimmungen

Es erscheint zweckmäßig, einige in der Entscheidung mehrfach gebrauchten Begriffe zu definieren, um textlich schwerfällige Wiederholungen zu vermeiden.

Im Hinblick auf die Konzeption der Richtlinie und ihren weit gesteckten Anwendungsbereich ist es nicht möglich, die im Gemeinschaftsrecht bereits bekannte Begriffsbestimmung aus den Richtlinien 75/130 und 79/5 zu übernehmen.

Der Einschluß des kombinierten Verkehrs mit der Binnenschifffahrt in die Richtlinie (und damit auch in die Definition) erscheint begründet im Hinblick auf das kollektive Interesse an der Entwicklung dieser Märkte und wegen der Notwendigkeit eine unterschiedliche Behandlung dieser Beförderungen im Vergleich zum kombinierten Verkehr Schiene/Straße zu vermeiden.

Eine Definition der üblicherweise als „Trucking“ umschriebenen Zu- und Ablauftransporte zu den Bahnhöfen und den Binnenwasserumschlagplätzen ist ebenfalls aus redaktionellen und praktischen Gründen nützlich.

Zu Artikel 3: Steuerbefreiungen

Die in § 1 vorgesehene Entlastung der im kombinierten Verkehr verwendeten Straßenfahrzeuge von den Steuern auf den Verkehr oder das Halten von Nutzfahrzeugen, die anteilig im Verhältnis zur Nutzung der Schiene gewährt werden sollen, folgt logischerweise aus dem Charakter dieser Abgaben als Beiträge zur Deckung der Wegekosten.

§ 2 sieht fakultativ für die Mitgliedstaaten die Möglichkeit vor, Kraftfahrzeuge, die ausschließlich im Trucking für den kombinierten Verkehr eingesetzt werden, von diesen Steuern freizustellen. Ziel dieser, für einen Versuchszeitraum vorgesehenen Maßnahme ist es, einen Anreiz auszuüben für den Über-

gang von Beförderungen des Güterkraftverkehrs über weite Entfernungen auf die verschiedenen Formen des kombinierten Verkehrs. Die aus einer solchen Maßnahme zu erwartenden Vorteile wiegen schwerer als die etwaigen technischen Schwierigkeiten der steuerlichen Freistellung.

Zu Artikel 4: Marktzugang

Die Bestimmung geht von der Überlegung aus, daß der kombinierte Verkehr spezifische Merkmale aufweist und sich als Verkehrstechnik eigener Art darstellt. Die für ihn geltende Marktordnung muß diesen Besonderheiten Rechnung tragen. Die Anwendung der Reglementierung des klassischen Güterverkehrs steht einer durch den Markt gesteuerten Entwicklung des kombinierten Verkehrs im Wege. Dies gilt insbesondere für die Begrenzung des Marktzugangs im Güterkraftverkehr. Wenn der kombinierte Verkehr entscheidende Anreize für eine ungehinderte Entwicklung empfangen soll, müssen diese für ihn nicht zu rechtfertigenden Beschränkungen abgebaut werden. Das ist der Zweck der Regelung in § 1, die sich im übrigen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten bereits bewährt hat.

Der Werksverkehr ist in den nationalen Rechtsordnungen bestimmten Vorschriften unterworfen, die seiner rechtlichen Abgrenzung gegenüber dem gewerblichen Güterkraftverkehr dienen. Einige dieser Bedingungen stehen der Beteiligung des Werkverkehrs im kombinierten Verkehr im Wege. Diese Hindernisse müssen ausgeräumt werden; allerdings sollte das nur so weit geschehen, als es zur Förderung der in Betracht kommenden Transporte notwendig ist und die prinzipielle Unterscheidung zwischen gewerblichem und Werkverkehr nicht in Frage stellt.

Der Vorschlag in § 2 hat zum Ziel, den kombinierten Verkehr zu fördern, damit die Straßenbeförderungen vom Abgangs- bis zum Bestimmungsort als kombinierter Verkehr an Tagen und in Perioden durchgeführt werden können, wenn schwerer Fernverkehr über lange Strecken nicht erlaubt ist.

Zu Artikel 5: Preisbildung

Aus derselben, schon für Artikel 4 umrissenen grundsätzlichen Konzeption heraus, erscheint es notwendig, den kombinierten Verkehr von den in einigen Mitgliedstaaten noch bestehenden Preisbindungen für den Güterkraftverkehr und die Binnenschifffahrt freizustellen. Die Erfahrungen der Vergangenheit haben die Unzweckmäßigkeit obligatorischer Tarife für diese spezifischen Transporte bewiesen. Nachteile sind von einem Verzicht auf diese Reglementierungen nicht zu erwarten. Der Marktpreis wird für die Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs bessere Maßstäbe liefern als administrierte Frachten. Für den Fall, daß die am kombinierten Verkehr interessierten Wirtschaftskreise darauf Wert legen sollten, für diese Märkte Referenztarife, d. h. unverbindliche Preisempfehlungen zu veröffentlichen, sollten nationale Behörden die erforderlichen Verordnungen erlassen und sicherstellen, daß der-

artige Maßnahmen mit dem Wettbewerbsrecht vereinbar sind.

Der 1. Januar 1984 wurde gewählt, um es den nationalen Behörden zu ermöglichen, Referenztarife für den nationalen kombinierten Verkehr aufzustellen.

Zu Artikel 6: Grenzübergang

Die Schwierigkeiten für den Grenzübergang im internationalen Eisenbahngüterverkehr nehmen leider eher zu statt ab; sie haben in letzter Zeit auch den kombinierten Verkehr in Mitleidenschaft gezogen. Energische Schritte seitens der Regierungen und der Kommission erscheinen notwendig, um diese Entwicklung anzuhalten und umzudrehen. Da es sich im wesentlichen um administrative Maßnahmen handelt, kann die Entscheidung gegenwärtig über die Bestätigung dieses Zieles nicht hinausgehen.

Die für eine verbesserte Zollabfertigung im kombinierten Verkehr noch erforderlichen Maßnahmen werden Gegenstand weiterer Vorschläge der Kommission im Rahmen der Gesetzgebung für das gemeinschaftliche Versandverfahren sein. Der Artikel 6 bezieht sich also nur auf Maßnahmen außerhalb dieser Zollordnung.

Zu Artikel 7: Statistik

Die Notwendigkeit, die Statistiken für den kombinierten Verkehr zu verbessern, ist unter allen in Betracht kommenden Aspekten unstreitig. Allerdings ist hier noch ein weites Feld zu bestellen. Die Richtlinie präzisiert vorerst die unverzichtbaren Erfordernisse, denen die Statistiken der Mitgliedstaaten für den kombinierten Verkehr entsprechen sollten. Die weiteren Verfeinerungen und die Harmonisierung der statistischen Informationen auf diesem Gebiet wird die Kommission zu einem späteren Zeitpunkt machen.

Zu Artikel 8: Infrastruktur, technische Harmonisierung

Die Aufstellung einer umfassenden und kohärenten Planung für die Infrastruktur des kombinierten Verkehrs innerhalb der Gemeinschaft sollte ebenfalls während der nächsten Jahre im Nachdruck betrieben werden.

Die technische Harmonisierung, vor allem des rollenden Materials im Huckepackverkehr, stellt eine vorrangige Aufgabe für die Förderung kostengünstiger und rationeller Techniken des kombinierten Verkehrs dar. Der Nachholbedarf auf diesem Gebiet ist groß, die Vielzahl der noch offenen Fragen schwerwiegend. Die Vorschläge, die die Kommission so bald wie möglich vorlegen will, werden zunächst nur einen Ausschnitt der gesamten Problematik erfassen können.

Zu Artikel 9: Bericht

Angesichts des schnellen Wachstums des kombinierten Verkehrs erscheint es zweckmäßig, alle zwei Jahre einen Bericht zu erstellen über die Entwick-

lung dieser Transporte sowie über die Auswirkungen des Gemeinschaftsrechts auf diesen Märkten.

Zu Artikel 10: Beratender Ausschuß

Das rasche Wachstum des kombinierten Verkehrs sowie die daraus folgende Notwendigkeit auch für die politischen Instanzen, dieser Entwicklung auf dem Fuße zu folgen und mit der Praxis im ständigen, engen Kontakt zu bleiben, legt die Einrichtung eines Sachverständigenausschusses bei der Kommission nahe. Anders als vergleichbare Ausschüsse soll der hier vorgeschlagene aus Vertretern der betroffenen

Wirtschaftskreise zusammengestellt sein. Die politischen Schlußfolgerungen, die aus den Arbeiten dieser Sachverständigen zu ziehen sind, werden die Gemeinschaftsorgane nach den einschlägigen institutionellen Regeln zu treffen haben.

Zu Artikel 11 und 12

Die zeitliche Folge der Durchführungsmaßnahmen und der ihnen vorangehenden Anhörung der Kommission muß differenziert auf die Daten abgestellt werden, die in den einzelnen Artikeln für die Ausführung der an die Regierungen gerichteten Verpflichtungen vorgesehen sind.

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 zwecks Ergänzung der Beihilfenregelung im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr durch die Aufnahme von Bestimmungen über den kombinierten Verkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr¹⁾, insbesondere auf den Artikel 3, Abs. 3,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 sollen Beihilfen der Mitgliedstaaten die Suche nach Verkehrsformen und -mitteln, die für die Allgemeinheit wirtschaftlicher sind, erleichtern.

Die verschiedenen Verkehrsformen und -mittel des kombinierten Verkehrs mehrerer Binnenverkehrsträger bieten unter anderem den Vorteil, bestimmte Straßen zu entlasten, Energie einzusparen und die Eisenbahnen besser auslasten zu können.

Eine rasche und nachhaltige Förderung des kombinierten Verkehrs entspricht auch den eigenen Bedürfnissen der Verkehrsunternehmer und der Verkehrsnutzer.

Sie setzt jedoch voraus, daß die Kapazität des kombinierten Verkehrs der heutigen und der künftigen Nachfrage angepaßt wird und daß angemessene Umschlagsanlagen, Umschlagsgeräte und Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Da die dazu erforderlichen Investitionen vielfach die finanziellen Möglichkeiten der betreffenden Unternehmen übersteigen, sollen diesen Unternehmen staatliche oder aus staatlichen Mitteln stammende Beihilfen gewährt werden.

¹⁾ ABl. EG Nr. L 130 vom 15. Juni 1970, S. 1

²⁾ ABl. EG Nr. ...

³⁾ ABl. EG Nr. ...

Die derzeitige Beihilfenregelung für Verkehrsformen und -mittel, die für die Allgemeinheit wirtschaftlicher sind, beschränkt diese Beihilfen auf die Versuchsphase. Zur Entwicklung des kombinierten Verkehrs ist eine erste ausreichend lange Betriebsphase einzubeziehen, damit dieser Verkehr einen nennenswerten Anteil des Güterverkehrs, bei dem er eine sinnvolle Alternative zu den klassischen Verkehrstechniken darstellt, erwerben kann.

Infolgedessen erweist sich eine Ergänzung der Gemeinschaftsbestimmungen über die Verkehrsbeihilfen als notwendig —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 wird durch folgenden Buchstaben e ergänzt:

e) bis zum 31. Dezember 1990, sofern die Beihilfen den kombinierten Verkehr im Sinne der „Richtlinie des Rates Nr. ... vom ... über Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs“ fördern sollen und Investitionen insbesondere auf folgenden Gebieten betreffen:

- Infrastruktur einschließlich der Umschlagszentren (Terminals);
- Umschlagsanlagen und -geräte;
- speziell für den kombinierten Verkehr bestimmte und geeignetes rollendes Material wie Eisenbahnfahrzeuge und Straßenfahrzeuge sowie Binnenschiffe.

Diese Beihilfen dürfen bis zum 31. Dezember 1985 50 v. H. der Gesamtinvestition nicht übersteigen; danach wird dieser Anteil bis zum 31. Dezember 1988 auf 30 v. H. und bis zum 31. Dezember 1990 auf 15 v. H. reduziert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1981 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen anderen Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Begründung

1. Die Technik des kombinierten Verkehrs im Sinne der Richtlinie des Rates Nr. . . . vom . . . verbindet die arteigenen Vorteile mehrerer Binnenverkehrsträger. Der kombinierte Verkehr ist wegen der Möglichkeit, bestimmte Hauptverkehrsverbindungen zu entlasten und große Energieeinsparungen zu erzielen, auch für die Allgemeinheit von großer Bedeutung. Zudem kann er langfristig einen Beitrag zur Sanierung der Eisenbahnen leisten.
2. Die bisherige Steigerung des kombinierten Verkehrs beweist, daß sowohl die Verkehrsunternehmen als auch die Verkehrsnutzer seine Bedeutung erkannt haben.
3. Die vorhandene Infrastruktur und Ausrüstung reicht jedoch nicht aus, um die heutige und vor allem künftige Nachfrage zu befriedigen. Daher sind Einrichtungen in Form einer ausreichenden Infrastruktur und zweckmäßiger Ausrüstungen bereitzustellen. Die entsprechenden Investitionen könnten jedoch die finanziellen Möglichkeiten der betreffenden Unternehmen übersteigen; eine Hilfe der Regierungen ist daher zweckmäßig.
4. Die geltende Beihilferegelung, insbesondere für die Suche und Entwicklung neuer Verkehrsmittel, beschränkt die Zuschüsse der Mitgliedstaaten auf die Versuchsphase, die bei einer so ausgebauten Technik wie dem kombinierten Verkehr als abgeschlossen betrachtet werden kann. Daher ist es notwendig, die heutige Regelung durch die Aufnahme neuer Bestimmungen für den kombinierten Verkehr zu ergänzen.
5. Um die Unternehmen in diesem Bereich zu raschen Investitionen zu veranlassen und so die Entlastung der bestehenden Verkehrswege und die künftige Entwicklung des Verkehrssystems zu fördern, sollen die zulässigen Beihilfen degressiv und auf einen Zeitraum von zehn Jahren begrenzt sein. 1990 sollte dieser Bereich daher über eine angemessene Infrastruktur und Ausrüstung verfügen.

Bericht des Abgeordneten Feinendegen

Der in der Anlage enthaltene EG-Vorschlag wurde gemäß § 93 der Geschäftsordnung durch Drucksache 9/127 Nr. 21 vom 29. Januar 1981 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 13. Mai 1981 behandelt hat.

Ziel des EG-Vorschlages ist die weitere Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße aus allgemeinen verkehrspolitischen Gründen. Die EG-Kommission schlägt hierzu folgende Regelungen vor:

- Der kombinierte Verkehr Schiene/Straße soll auch für den Werkverkehr eröffnet werden.
- Die Tarifbindung für diese Verkehrsart soll entfallen.
- Der kombinierte Verkehr soll von Steuern und Marktzugangsregelungen befreit werden.
- Staatliche Beihilfen für private Investitionen im Bereich des kombinierten Verkehrs sollen zulässig sein.
- Auch die Binnenschiffahrt soll in den kombinierten Verkehr einbezogen werden.

Der Verkehrsausschuß begrüßt ausdrücklich die Bemühungen der EG-Kommission, den kombinierten

Verkehr sowohl in Form des Huckepackverkehrs wie des Containerverkehrs als eigenständiges Transportangebot zu fördern. Hierin ist ein wichtiger Beitrag zur Entlastung des Straßennetzes, zur Hebung von Verkehrssicherheit und Umweltschutz, zur Verminderung des Energieverbrauchs und zur Nutzung nichtausgelasteter Schienenkapazitäten zu sehen. Es ist allerdings auch notwendig, die nationalen Verkehrsordnungen vor erheblichen Störungen und Eingriffen mit zunächst nicht absehbaren Auswirkungen zu schützen. Der Ausschuß hält es daher für erforderlich, in diesem ersten Schritt den kombinierten Verkehr innerhalb eines EG-Mitgliedsstaates und den kombinierten Verkehr Binnenschiff/Straße vom Geltungsbereich der neuen Vorschriften auszunehmen. Deren Geltung soll mithin zunächst auf den grenzüberschreitenden Verkehr Schiene/Straße beschränkt werden. Außerdem sollte an den obligatorischen Tarifen möglichst festgehalten werden, bis praktische Erfahrungen über Referenztarife im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr vorliegen, die zunächst probeweise bis 1983 eingeführt worden sind.

Der Ausschuß schlägt eine entsprechende Entschlie-ßung vor und empfiehlt im übrigen Kenntnisnahme von der Vorlage.

Bonn, den 13. Mai 1981

Feinendegen

Berichterstatler